Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2026**

15. Wahlperiode 12. 11. 2003

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Ulrike Flach, Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Michael Kauch, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Otto Fricke, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Markus Löning, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Datenschutz und Datensicherheit bei der LKW-Maut

Neben der technisch bedingten Verzögerung bei der Einführung der LKW-Maut, der beihilferechtlichen Problematik des Themas und der generellen Diskussion über die Verwendung der Mautmittel („zusätzlich“), gewinnt in letzter Zeit ein weiteres Thema in der öffentlichen Diskussion über die LKW-Maut an Bedeutung. Es handelt sich um Bedenken auf dem Gebiet des Datenschutzes und der Datensicherheit. Anknüpfungspunkt ist die Tatsache, dass bei Durchfahrten an den Maut-Kontrollbrücken alle Fahrzeuge, LKW und PKW, fotografiert werden. Mit dem Kontrollsystem wird somit der gesamte fließende Verkehr erfasst, wobei die mautpflichtigen LKW aus der Gesamtmenge der Daten herausgefiltert und die Fotos der übrigen Fahrzeuge gelöscht werden sollen. Bei der automatischen Einbuchung durch die so genannten On-Bord-Units (OBU) wird jede Autobahnbenutzung eines LKW per Satellitennavigation mit Positions- und Fahrzeugdaten registriert und über GSM-Mobilfunk an die Betreibergesellschaft übermittelt.

Für besondere Aufmerksamkeit hat die Entscheidung eines Gummersbacher Amtsrichters gesorgt, der verfügt hatte, dass die Betreiberfirma Toll Collect Daten aus dem Probetrieb zur Strafverfolgung nach dem Diebstahl eines Container-LKW herausgeben sollte. Toll Collect hat sich aus Rechtsgründen verweigert, wobei die Herausgabe der Daten – ohne abschließende rechtliche Klärung – offenbar daran gescheitert ist, dass das Erfassungssystem aus den bekannten Gründen noch nicht richtig funktionierte und die Daten deshalb nicht in der notwendigen Weise zur Verfügung standen. Gleichwohl wirft dieser Fall die Frage auf, ob eine solche Verwendung der Maut-Daten zulässig ist oder nicht.

Die Akzeptanz der partei- und verbändeübergreifend als notwendig erachteten LKW-Maut hängt auch davon ab, dass die Nutzer dem System auch in datenschutzrechtlicher Hinsicht vertrauen. Hacker-Angriffe auf die Erfassungsdaten und die Abrechnungskommunikation per Mobiltelefon müssen ausgeschlossen sein. Ausgeschlossen sein muss auch, dass Nicht-Berechtigte das Bewegungsprofil eines LKW ausspionieren können. Deshalb müssen die Vertraulichkeit und Integrität der in der OBU gespeicherten und per GSM übertragenen Daten gesichert sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann das GPS-Signal in den OBU, die neben einem Mikroprozessor auch einen GPS-Empfänger und ein GSM-Mobiltelefon enthalten, manipuliert werden?
2. Trifft es zu, dass die von Toll Collect verwendete Technik ermöglicht, ein Bewegungsprofil aller registrierten LKWs herzustellen und damit eine vollständige Überwachung des gesamten Verkehrs möglich ist mit der Folge, dass prinzipiell jedermann (der die dazu notwendige Technik besitzt) die Position eines bestimmten LKW feststellen kann?
3. Können die Daten der OBU, wie Aufenthaltsort oder Geschwindigkeit, durch einen Anruf per Mobilfunk aus den OBU herausgelesen werden?
4. In welcher Weise sind OBU vor dem Herauslösen und vor Manipulation der Daten bei Diebstahl oder Missbrauch der OBU geschützt?
5. Sind die per Mobilfunk übertragenen Daten abhörsicher?
6. Ist nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass durch die gleichzeitige Erfassung der Kennzeichen von nicht-mautpflichtigen Fahrzeugen der Missbrauch für amtliche oder nicht-amtliche erkennungsdienstliche Funktionen ausgeschlossen ist, wie beispielsweise die Überwachung des Standortes, der Fahrtrouten oder der Geschwindigkeiten?
7. Sind die Kontrollbrücken mit einer Erweiterungsoption für erkennungsdienstliche Funktionen oder Tempokontrollfunktionen ausgerüstet?

   Wenn ja, entspricht dies nach Auffassung der Bundesregierung dem Prinzip der Datensparsamkeit und den Vorgaben der Projektausschreibung, die sich allein auf die Gebührenerfassung von LKW beschränkte?
8. Sind nach Auffassung der Bundesregierung alle notwendigen Vorkehrungen insbesondere hinsichtlich der Fotografien zum Datenschutz und zur Datensicherheit getroffen?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko, dass in Krisenzeiten das GPS-Signal von den USA ungenau geschaltet oder ganz abgeschaltet wird?

   Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit von Störungen durch unberechtigte Dritte?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Stand der Vorbereitungen des gesamten Maut-Erfassungssystems auf eine spätere Umschaltung vom GPS-Signal auf das viel genauere Galileo-Signal nach Implementierung dieses Systems im Weltraum?
11. Lassen das Mautgesetz bzw. die ausführenden Gesetze und Verordnungen nach Auffassung der Bundesregierung zu, dass per richterlichen Beschluss die Überwachung oder Herausgabe von Daten aus dem Mautsystem angeordnet werden können?

    Handelt es sich bei dem Mautsystem um ein Telekommunikationsmittel, dessen Überwachung nach der Strafprozessordnung nach entsprechendem richterlichen Beschluss zulässig ist?

Berlin, den 12. November 2003

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333